



L'association d'usager.es ANGOULIM constate que :

- La ligne de train Angoulême Limoges a été fermée sur la partie Angoulême – Saillat sur Vienne depuis le 13 mars 2018 suite à un sous-investissement récurrent dans son entretien.
- Il a fallu attendre 2021 pour voir engagée une étude préliminaire de « régénération » cofinancée à parité entre l'Etat et la Région pour un montant total de 2,3M€. Les résultats de cette étude sont attendus pour fin 2023. A ce jour nous n'avons pas plus d'information.
- Plus de 5 ans après la fermeture de la ligne, les usagers sont toujours assignés à trouver d'autres alternatives de transport au train. Les bus de substitution n'offrent pas les mêmes dessertes et le rallongement des temps de trajet ne permet pas de couvrir leur besoin.
- A l'heure où la fréquentation des trains express régionaux est en forte progression (22% en 2023) du fait du renchérissement du prix des carburants et de la prise de conscience environnementale ; à l'heure où d'autres bassins de vie développent des solutions d'intermodalités douces autour du train ; les habitants et habitantes du bassin sont toujours contraints à emprunter la route elle-même sursaturée par le transport routier de marchandises.
- La ligne de train Angoulême Limoges a contribué au développement économique du bassin en permettant les livraisons de bois aux papeteries et cartonneries et en assurant les expéditions de granulats de carrières et de matériaux de construction.
- Le train est un moyen de transport particulièrement adapté aux scolaires et aux trajets du quotidien (travail, santé, loisirs,...). La ligne doit redevenir un moyen de connexion aux grands axes ferroviaires par Angoulême et Limoges et l'accès à l'Atlantique.
- Le train est la seule alternative de long terme pour assurer le développement économique, social et culturel du bassin de vie Angoulême Limoges en permettant le transport des personnes et du fret de manière décarbonée.

Où en est le financement des travaux de régénération ?

- Les études préliminaires sont terminées depuis fin 2023.
- Le montant des travaux de régénération est connu : 242M€. L'absence totale de maintenance conservatoire sur la partie arrêtée a conduit à accroître les désordres sur l'infrastructure : en 2018 les travaux étaient estimés à 80M€.
- L'avenant mobilité au Contrat de Plan Etat Région 2023 2027 est en cours de négociation.
- D'après différents élu.es l'avenant mobilité du CPER 2023 2027 ne prévoirait qu'un montant de 36M€ qui serait une enveloppe consacrée aux études de détails.
- Si nous usager.es et élu.es en restons là, la décision pour le financement des travaux serait repoussée au prochain CPER soit à la fin 2027.
- Nous savons que le CPER 2027 se décidera avec d'autres acteurs gouvernementaux et un conseil régional sortant en 2028. Les usagers ne peuvent plus être laissés dans l'incertitude 4 années de plus alors que la ligne est fermée sur sa partie charentaise depuis 6 ans.
- Tous les élu.es des collectivités territoriales se déclarent favorables aux travaux de régénération, cependant depuis la loi LOM il faut mettre tout le monde autour de la table pour trouver un accord de financement. Chacun regarde dans le portefeuille de son voisin et à la fin si aucun accord n'est conclu chacun ressortira en disant c'est pas moi c'est l'autre !



Les points d'attention concernant le périmètre technique des travaux :

- D'après les propos de personnes proches du dossier les travaux seraient prévus pour des trains légers afin de diminuer le coût des travaux. Nous savons que la différence de coût est dérisoire (quelques %) comparé à l'enjeu du retour du fret. De plus ce concept de train léger n'en est qu'au stade de l'innovation et nous savons ce qu'il peut advenir de certains mirages ferroviaires !
- D'après les propos de personnes proches du dossier il serait question de supprimer 5 gares qui permettent le croisement des trains. Ces gares sont indispensables pour assurer la fréquence des trains (avant l'arrêt 11 sillons sur 13 disponibles). Avec 5% de fréquence supplémentaire, l'usage des TER augmente de 15%.
 - Afin de prendre des décisions éclairées sur la nature des travaux, leur phasage et leur financement, nous usager.es demandons à ce que le rapport d'études préliminaires soit rendu public.

Ce que souhaitent les usager.es :

- Pour nous usagers, il est impératif que ces travaux, qui seront faits pour plusieurs générations, permettent de répondre à la transition décarbonée du transport des personnes et des marchandises en :
 - développant des voies de croisement, permettant d'augmenter les sillons horaires,
 - maintenant toutes les gares pour assurer l'interconnectivité avec les mobilités douces et le service public aux passagers, et qui servent pour assurer le croisement,
 - maintenant le trafic fret pour assurer aux entreprises du bassin la possibilité de décarboner le transport de leurs produits (SCOPE3 de leur empreinte carbone) et d'assurer le développement du transport des marchandises sur l'axe Centre Europe Atlantique et jusqu'au nouveau Port de La Rochelle (6ème Grand Port Maritime français),
 - en restant compatibles avec une électrification future de la ligne.
- Pour nous usager.es, il n'est pas question de remettre à fin 2027 la décision concernant le financement des travaux. Les études préliminaires sont terminées, il faut mettre en place le financement complet pour engager les travaux au plus vite !
- Pour nous usager.es, il s'agit de réparer un patrimoine ferroviaire public avec de l'argent public. Ces histoires de « qui finance quoi » ont assez duré. Il faut un accord de financement au plus vite !
- **C'est pourquoi nous demandons que le contrat de plan 2023 2027 sanctuarise l'intégralité du montant prévu pour la régénération soit les 242M€ annoncés par Alain Rousset.**

Renseignements auprès de ANGOULIM angoulim1687@gmail.com

